



Coppa Luigi Feraboli

Il “Circuito” raccoglie l’eredità preziosa della Coppa “Luigi Feraboli”, una gara di lunga tradizione. Tanto che discende in maniera diretta dal “Rally del Torrazzo”, disputato la prima volta il 7 ottobre 1951. Certo negli anni Cinquanta la specialità rally era di là da venire, e con tale definizione si indicavano le gare di regolarità. E tale è ancora quando, nel 1966 la denominazione viene mutata onde ricordare Luigi Feraboli, presidente, per un ventennio, dell’Automobile Club Cremona e scomparso l’anno precedente.

Occorre, invece, attendere fino al 1972 perché la prova sia disputata con formula velocistica. Dunque, sabato 24 giugno, 108 concorrenti salgono sulla pedana di partenza allestita nel piazzale antistante la “ Umberto Piacenza Rimorchi”. Li attendono 270 chilometri di gara sui tornanti degli Appennini piacentini e parmensi. La specialità vive una stagione fulgida. Sono gli anni di Sandro Munari, vittorioso la prima volta al "Monte" proprio quell’anno, di Balestrieri, di Clark e Lindberg. I loro bolidi, poi, hanno nomi ormai entrati nella leggenda dell’automobilismo sportivo: Renault Alpine A 110, Lancia Fulvia “Fanalone”, Ford Escort Rs, Fiat 124 Abarth e Porsche 911 S. Proprio una vettura di Stoccarda inaugura l’albo d’oro. Al volante Arturo Marzatico, allora alfiere della scuderia “4 Rombi” ed oggi protagonista delle gare storiche.

Il successo dell’esordio convince l’Automobile Club a proseguire nella direzione intrapresa. Proprio la determinazione permette di superare i problemi che, già dal 73, attentano alla gara. Tanto che il nulla osta al transito nel comune di Lugagnano Val d’Arda arriva solo un paio di giorni prima dello start. Intanto anche i piloti cremonesi, fino ad allora pistaioli o salitari, iniziano a scendere in campo nei rally. Tra i primi, spinti da entusiasmo e passione, si gettano nella mischia Adessi, Albera, Maurizia Baresi, Resemini e Torchio. Non dispongono, tuttavia, di mezzi sufficientemente competitivi per poter ambire all’alloro assoluto. Domina, invece, Mario Polese, al volante di una Renault Alpine A 110 ex-ufficiale, sopravanzando un battagliero Tony Fassina.

La buona volontà degli organizzatori, tuttavia, non è sufficiente, anzi, spesso si deve scontrare con l’intransigenza delle autorità, diffidenti verso ogni forma di agonismo motoristico ed anche la “Coppa Feraboli” viene sospesa per tre anni.

Il grande ritorno è datato 1977, ancora sulle strade piacentine. Ormai sulla scena si sono affacciati nuovi bolidi. Così Passetti e Barban fanno valere la potenza e le soluzioni innovative della loro Fiat Abarth 131 Rally, ancora fresca di omologazione. L’edizione successiva, poi, si tinge addirittura di giallo, a causa del furto di due auto alla vigilia della partenza. La gara si svolge in condizioni climatiche avverse, con pioggia e nebbia su tutte le speciali. Tanto che si impone una vettura del Gruppo 3, inferiore, in quanto a prestazioni, alle più performanti Gruppo 4. In compenso il risultato premia la condotta cauta, dell’equipaggio Albano – Metteling, alla guida di una Porsche 911 Carrera.

Il 1979, la gara, pure iscritta a calendario, non viene disputata: il Prefetto di Piacenza nega il permesso. È un “no” definitivo. I motori tornano, invece, a rombare nel 1980. Gli organizzatori studiano un percorso totalmente inedito, tracciato, in buona percentuale sulle montagne bresciane, ma impreziosito da una prova tutta cremonese: la Corte de’ Frati – Robecco. Con il numero 1 sulle portiere parte Giuseppe Torchio, al volante di una veloce Porsche Gruppo 4. Si comporta bene ma non riesce ad imporsi. Il primato, invece, non sfugge alla Lancia Stratos dell’equipaggio Triboldi – Rivetta che precede Biasuzzi di otto secondi. Ormai, tuttavia, i tempi sono maturi perché la “Coppa Feraboli” diventi una gara tutta cremonese.

Nel 1981 torna protagonista la “131 Abarth”, che per tre edizioni consecutive giunge prima al traguardo. Si impongono, nell’ordine, Caranci – Gorla, Cambiaghi – Arioli e i fratelli Caviglia che diventano così i primi vincitori cremonesi della gara. Gianni Caviglia, poi, si ripete anche i due anni



successivi completando una storica tripletta ancora oggi imbattuta.

Sono anni di particolare fervore per il mondo rallystico cittadino, animato dalle sfide tra il “Generale” Caviglia e il “finnico padano” Mauro Sipz che, alla guida della Lancia Rally 037 suggella le edizioni 1986 e 1987, evidenziando una classe opalina vessillifera di altri e più ampi riscontri.

Intanto l'importanza dell'appuntamento sotto il Torrazzo è cresciuta: la prova è valida per l'assegnazione del Trofeo Italiano Terra e, nel 1988, ben 110 concorrenti si schierano ai nastri di partenza. Coincidenza sfortunate, tuttavia, negano ai padroni di casa trionfi che pure meriterebbero. Così il comasco Carlo Galli mette a segno una bella doppietta mentre nel 1990 si impone Paolo Andreucci, allora giovane di belle speranze ed oggi campione tricolore in carica. Ma sugli sterrati della “Feraboli” sfreccia anche il futuro campione del mondo Tommy Makinen: due partecipazioni e due ritiri, illuminati solo da qualche acuto nelle prove disputate.

Benché l'Automobile Club ed il Gruppo Piloti Cremonesi iscrivano a calendario per i due anni successivi, le autorità non accordano i permessi necessari. La storia del rally cremonese, dunque, si interrompe: se ne riparla solo dieci anni più tardi. Ma a questo punto la storia cede il passo alla cronaca.